



Argomentario

Progetto FAIF: posizione del Consiglio federale

Il 9 febbraio 2014 si voterà sul decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), che prevede la creazione di un nuovo fondo. Il decreto FAIF garantisce che vengano investite sufficienti risorse finanziarie nell'esercizio e nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, che la sicurezza venga aumentata e che la rete ferroviaria possa essere potenziata in modo lungimirante. Il Consiglio federale raccomanda di approvare il decreto. Da un miglioramento dei collegamenti ferroviari traggono beneficio sia la popolazione che l'economia.

Contenuti dell'argomentario

Situazione.....	Pagina	2
Il progetto in dettaglio.....	Pagina	2
Perché il Consiglio federale raccomanda di approvare il decreto FAIF.....	Pagina	6



Situazione

In Svizzera la ferrovia è un mezzo di trasporto sempre più utilizzato: dal 1998 il traffico viaggiatori è aumentato di circa il 60 per cento e per rispondere alla domanda l'offerta è stata costantemente migliorata. Anche il traffico merci transalpino è cresciuto sensibilmente: il volume delle merci trasportate su ferrovia è passato da 19,3 a 23,8 milioni di tonnellate all'anno. La forte sollecitazione dell'infrastruttura implica un aumento dei costi per la manutenzione di binari, gallerie e impianti e stando alle previsioni la popolazione e la mobilità cresceranno ulteriormente. Per poter mantenere l'infrastruttura ferroviaria in buone condizioni e ampliarne le capacità per il futuro, occorrono ulteriori risorse, senza contare che è pure necessario eliminare attuali problemi di capacità. A tal fine il Parlamento ha approvato il decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF).

Evoluzione 1998-2012

	Traffico viaggiatori ¹	Traffico merci ² (transalpino)
1998-2012	+60 %	+23 %

Previsione 2007-2030 %

	Traffico viaggiatori ³	Traffico merci ⁴ (transalpino)
2007-2030	+60 %	+70 %

Il progetto in dettaglio

Il decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura (FAIF) prevede la creazione di un nuovo fondo inteso a garantire che vengano investite sufficienti risorse finanziarie nell'esercizio e nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, che la sicurezza venga aumentata e che la rete ferroviaria possa essere potenziata in modo lungimirante. Il nuovo fondo – denominato Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) – sarà iscritto nella Costituzione e avrà durata indeterminata. Sostituirà il Fondo per il finanziamento di progetti di infrastruttura dei trasporti pubblici (Fondo FTP) e fungerà da strumento di finanziamento unico per l'esercizio, la manutenzione e

¹ Aumento della domanda in passeggeri-chilometro

² Aumento delle tonnellate-chilometro nel traffico merci ferroviario attraverso le Alpi

³ Aumento della domanda in passeggeri-chilometro (messaggio FAIF)

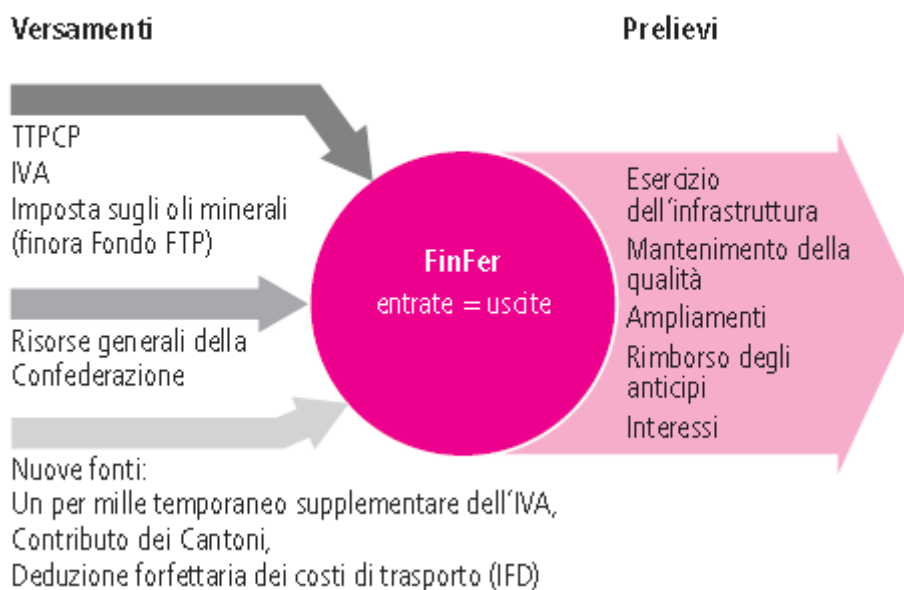
⁴ Aumento delle tonnellate-chilometro delle imprese ferroviarie svizzere (messaggio FAIF)



l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. In questo modo gli investimenti potranno essere coordinati meglio e assicurati a lungo termine. La priorità sarà data agli investimenti nella manutenzione.

Il nuovo fondo sarà alimentato, oltre che da quelle attuali, da nuove entrate:

Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FinFer



Le entrate attuali ammontano a circa quattro miliardi di franchi all'anno, ossia a circa l'80 per cento dei depositi previsti nel FInFer. Questi mezzi, che continueranno a essere impiegati per l'infrastruttura ferroviaria, provengono da risorse generali della Confederazione, da introiti della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e da una quota dell'imposta sul valore aggiunto e (fino al 2030) dell'imposta sugli oli minerali. Le nuove entrate, pari a circa un miliardo di franchi all'anno, saranno costituite tra l'altro da contributi aggiuntivi dei Cantoni e dall'uno per mille dell'imposta sul valore aggiunto. Il Parlamento ha infatti deciso che, dal 2018 al 2030, l'uno per mille dell'imposta sul valore aggiunto destinato fino al 2017 al risanamento dell'assicurazione invalidità confluirà nel FInFer.

I viaggiatori, dal canto loro, contribuiranno al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il prezzo dei biglietti. Poiché le tariffe di trasporto non sono stabilite dallo Stato ma dalle imprese ferroviarie, l'autonomia economica dell'infrastruttura ne risulterà accresciuta e il fondo sgravato.

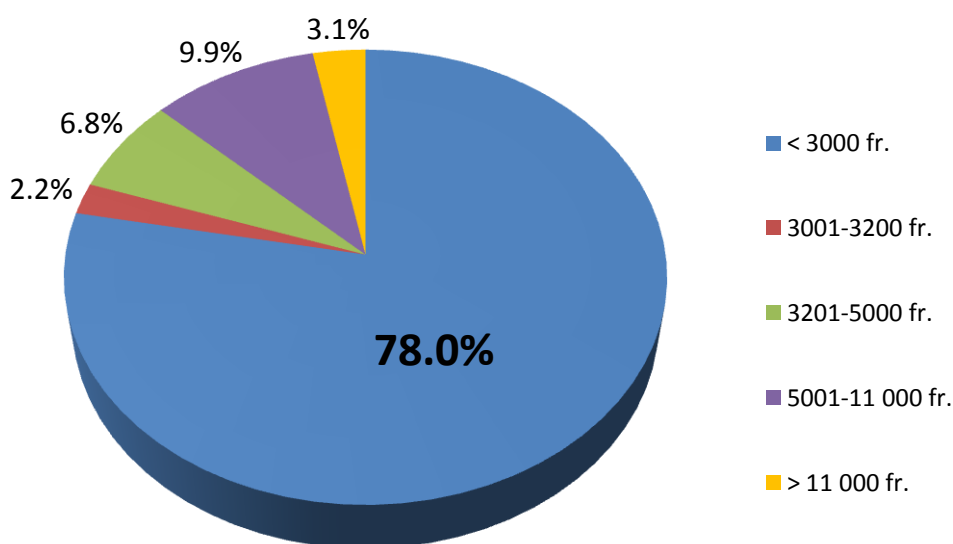
Una legge connessa alla modifica costituzionale richiesta dall'istituzione del FInFer prevede inoltre che nel calcolo dell'imposta federale diretta i lavoratori dipendenti possano dedurre dal reddito imponibile al massimo 3000 franchi a titolo di spese di trasporto per recarsi al lavoro. Ciò aumenterà le entrate della Confederazione. Rendendo il pendolarismo su lunghe distanze fiscalmente meno interessante, si intende inoltre contrastare la tendenza all'allungamento dei percorsi per recarsi al lavoro, un obiettivo conforme alla politica ambientale e di pianificazione del territorio. La deduzione degli abbonamenti regionali e degli abbonamenti generali di 2^a classe resterà per lo più invariata e chi



si sposta in auto potrà continuare a dedurre i costi di viaggio per le distanze comprese tra i 20 e i 35 chilometri al giorno, ossia ad esempio per un percorso di andata e ritorno da Sigriswil a Thun, da Châtel-St-Denis a Vevey, da Unterägeri a Zugo, da Trogen a San Gallo o da Ponte Tresa a Lugano. Secondo l'Ufficio federale di statistica (microcensimento), nel 2011 i pendolari hanno percorso in media 11,7 chilometri per direzione per recarsi al lavoro.

L'80 per cento dei contribuenti non è interessato dai cambiamenti a livello di deduzioni fiscali in quanto le loro spese di trasporto per recarsi al lavoro sono inferiori a 3000 franchi o perché la loro situazione reddituale è tale da non essere soggetti al pagamento dell'imposta federale diretta. Per quanto riguarda le imposte cantonali, continueranno a valere le deduzioni previste dai Cantoni stessi, competenti in materia.

Le attuali deduzioni fiscali per i costi di viaggio



Il decreto FAIF crea i presupposti per adeguare l'offerta alla crescita della domanda. Una parte importante delle risorse FAIF sarà destinata all'esercizio e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, che comprendono attività quali smerigliare le rotaie o rincalzare la massicciata, ma tra cui rientra anche il rinnovo dell'intero binario, ossia delle rotaie, le traverse, la massicciata e la piattaforma. Altrettanto importante per un esercizio sicuro dell'infrastruttura è controllare e risanare regolarmente i ponti e le gallerie, rinnovare gli apparati centrali e le linee di contatto, tosare le scarpate ed effettuare il servizio invernale per scongelare gli scambi e sgomberare la neve.

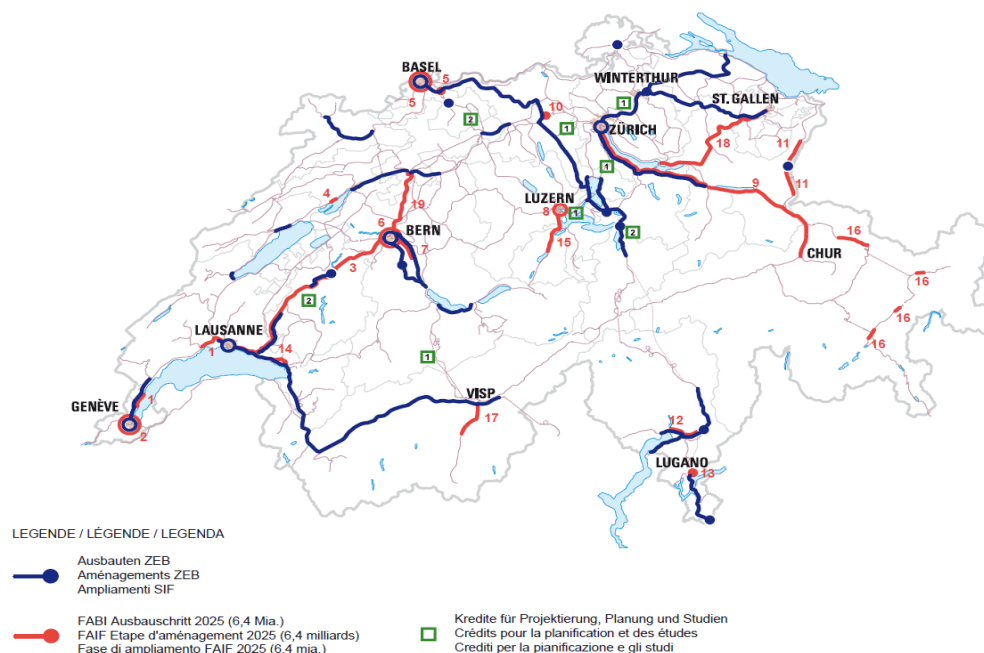
Per far fronte all'aumento del traffico, oltre a un'intensa attività di manutenzione sono altresì necessari ampliamenti dell'infrastruttura quali nuove tratte e gallerie. Meno spettacolari ma altrettanto indispensabili poiché consentono la circolazione di più treni, sono i raddoppi di binari o addirittura la posa di un terzo o quarto binario, i binari di precedenza, i posti di incrocio, i salti di montone o impianti di segnaletica più moderni. A causa del maggior afflusso di viaggiatori, in molte stazioni sarà inoltre necessario allargare i marciapiedi e i sottopassaggi. Un'altra parte delle risorse FAIF sarà destinata agli impianti d'esercizio quali i binari di ricovero, gli apparati centrali o gli impianti per le manovre e per l'approvvigionamento energetico.



Le misure di ampliamento saranno destinate in primo luogo a eliminare problemi di capacità lungo le tratte e nelle stazioni. La priorità sarà data all'aumento delle capacità e al miglioramento delle coincidenze piuttosto che a una riduzione dei tempi di viaggio. Gli ampliamenti, che costituiscono la premessa per poter aumentare l'offerta nel traffico viaggiatori e merci, saranno realizzati in più fasi. Nell'ambito del cosiddetto Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) è prevista la realizzazione, entro il 2050 e secondo un ordine di priorità prestabilito, di misure e progetti per complessivamente 40 miliardi di franchi. Ogni fase concreta di ampliamento deve essere approvata dal Parlamento.

La prima fase, che comprende misure per circa 6,4 miliardi, è già stata approvata e sarà attuata entro il 2025. I viaggiatori ne trarranno un beneficio immediato: grazie agli investimenti sarà possibile offrire collegamenti ogni mezz'ora su diverse tratte e addirittura ogni quarto d'ora nelle zone urbane e negli agglomerati; le regioni turistiche saranno collegate meglio alle principali vie di comunicazione e si potranno impiegare treni più lunghi o con carrozze a due piani su un numero di tratte superiore rispetto ad oggi. Il traffico merci potrà contare su capacità supplementari e quindi su collegamenti più veloci e affidabili.

La prima fase di ampliamento prevede investimenti su numerose tratte, fra cui Losanna–Ginevra, Berna–Lucerna, Zurigo–Coira, Lucerna–Giswil, Bellinzona–Tenero, Zermatt–Fiesch (v. cartina). Questi investimenti si aggiungono ai miglioramenti derivanti dalle misure già approvate nell'ambito di altri programmi, quali Alptransit, il Fondo infrastrutturale, le convenzioni sulle prestazioni, il raccordo alla rete ad alta velocità, e dal corridoio da quattro metri per il traffico merci transalpino.



on le misure la cui realizzazione è prevista entro il 2025:

Il decreto FAIF è un controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», ritirata. Poiché il nuovo fondo, che sostituirà l'attuale Fondo FTP, sarà iscritto nella Costituzione, il decreto FAIF dev'essere sottoposto al voto del Popolo e dei Cantoni.



Perché il Consiglio federale raccomanda di approvare il decreto FAIF

FAIF rafforza la ferrovia

Il nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria garantisce che il sistema ferroviario svizzero possa affrontare le sfide del futuro: un finanziamento concepito sul lungo termine consente di eliminare i problemi di capacità e di migliorare la manutenzione di binari, linee di contatto, gallerie, ponti e altri impianti. L'efficienza della rete ferroviaria ne risulterà accresciuta. Mantenere gli impianti in buono stato è essenziale anche per garantire la sicurezza ed evitare incidenti.

FAIF permette di migliorare i collegamenti ferroviari a beneficio della popolazione e dell'economia

FAIF getta le basi per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Tutti ne traggono beneficio:

- la popolazione godrà di stazioni più spaziose, treni più capienti e collegamenti migliori;
- l'economia potrà contare su maggiori capacità ferroviarie;
- i Cantoni e le regioni turistiche risulteranno più attrattivi come luoghi d'insediamento e mete turistiche.

Grazie agli investimenti sarà possibile offrire collegamenti ogni mezz'ora su molte tratte e ogni quarto d'ora nelle zone urbane. Le regioni turistiche saranno meglio collegate e si potranno impiegare treni più lunghi e carrozze a due piani su un numero di tratte superiore rispetto ad oggi. Gli ampliamenti garantiranno inoltre una maggiore stabilità e sicurezza d'esercizio.

FAIF assicura il finanziamento

Grazie al fondo a tempo indeterminato il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sarà garantito, equo e trasparente. La nuova architettura finanziaria rafforza la certezza del diritto e della pianificazione. Il progetto interessa tutte le regioni della Svizzera e comprende sia misure già approvate che provvedimenti previsti. Poiché tutti traggono beneficio da migliori collegamenti ferroviari, tutti sono chiamati ad accrescere la propria partecipazione finanziaria. Il nuovo fondo mette a disposizione le risorse supplementari necessarie a garantire l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Poiché questi sono compiti permanenti, è importante assicurare una base finanziaria.



FAIF assicura la continuazione della politica svizzera dei trasporti

L'infrastruttura ferroviaria offre un contributo importante alla creazione di valore aggiunto e alla concorrenzialità del nostro Paese. Occorre pertanto mantenerla in buono stato e, ove possibile, potenziarla. Ne vale la pena, perché investire nella rete di trasporto significa investire nel futuro del nostro Paese. Si tratta ora di fare la scelta giusta.